



IMO

International Maritime Organization

선박발라스트수 규제협약 채택 협약 기준보다 강도 높은 규제 허용

국제해사기구(IMO)는 지난 2월 13일 73개 회원국 대표와 정부간 기구 및 비정부간 기구 대표 600여 명이 참석한 가운데 외교회의를 개최하고, 선박에서 발라스트수의 배출을 통제하는 새로운 협약인 '선박의 발라스트수와 침전물의 통제 및 관리를 위한 국제협약(International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments)'을 정식으로 채택했다.

이 협약은 선박의 발라스트수와 침전물을 통해 유해한 해양 생물종과 병원균이 이동하는 것을 막기 위해 모든 선박에 대해 발라스트 수와 침전물 관리계획의 수립과 이행을 의무화하고 있으며, 선박에서 발라스트수를 취수하거나 배출하는 경우 이를 모두 발라스트수 기록부에 기재하도록 하여 향후 협약의 이행여부를 확인하는 자료로 활용할 수 있도록 했다.

또한, 2009년 이전에 건조되는 선박은 타 국가의 항구에 입항하기 전에 선박에 적재된 발라스트수를 육지로부터 200마일 이상 떨어지고 수심이 200미터 이상인 장소에서 깨끗한 해수로 교환한 후 입항해야 하고, 2014년 이후부터는 발라스트수 처리 설비를 설치해야 한다. 그리고 2009년

이후에 건조되는 선박은 해양생물체 및 미생물을 살균하거나 처리할 수 있는 설비를 설치하여 밸라스트수를 관리하여야만 운항이 가능하다.

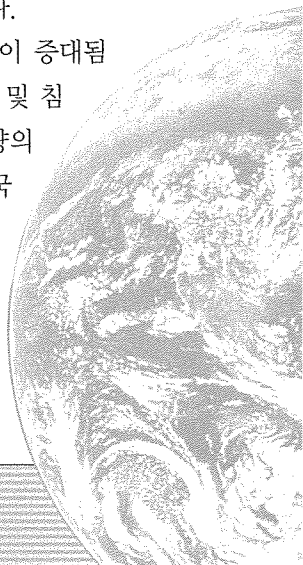
이 협약은 또 체약국에 대해 협약에서 정한 기준보다 높은 배출규제조치를 도입할 수 있도록 허용하고 있다.

에피시미우스 미트로폴로스(Mitropoulos) IMO 사무총장은 협약이 채택된 이후 기념 연설에서 "이 협약의 채택으로 국제해사기구는 선박의 발라스트 수를 관리하고 규제할 수 있는 국제규범을 갖게 되었으며, 이를 통해 전세계 해양에서 유해한 해양생물종 및 병원균의 이동을 예방 또는 최소화하는 것은 물론 궁극적으로 이를 제거할 수 있게 되었다"고 밝혔다.

또한 IMO 사무총장은 국제사회의 합의와 협력을 바탕으로 이 협약을 만든 것도 매우 중요한 진전이지만, 앞으로 IMO 회원국들이 이 협약을 조기에 이행할 수 있도록 더욱 노력해 줄 것을 당부했다.

이 협약은 선박량 합계가 전세계 상선대의 35%를 차지하는 IMO 회원국 30개국이 비준한 후 1년이 경과하면 발효하게 된다.

최근 국가간 선박의 운항이 증대됨에 따라 선박의 발라스트수 및 침전물에 포함되어 있는 다량의 해양생물체 및 미생물이 타국가의 해역에 배출되어 토착 해양 생태계를 교란하거나 파괴하는 현상이 늘고 있다. 발라스트수란 선박의



밸러스트수 규제 적용시기

구분	건조년도	밸러스트탱크용량	처리방법	적용시기
현존선	2009년까지	1500 ^m 이상~ 5000 ^m 미만	교환·장치	조약발효시~2014년
		1500 ^m 미만, 5000 ^m 이상	장치	2014년이후
		1500 ^m 미만, 5000 ^m 이상	교환·장치	조약발효시~2016년
		5000 ^m 이상	장치	2016년이후
신조선	2009년이후	5000 ^m 미만	장치	2009년이후
		2009~2012년	교환·장치	조약발효시~2016년
	2012년이후	5000 ^m 이상	장치	2016년이후
		5000 ^m 이상	장치	2012년이후

중심을 잡기 위해서 배에 신는 바닷물을 말한다.

그동안 IMO의 해양환경보호위원회(MEPC)는 선박에 의한 해양생물체의 이동을 방지하기 위해 지난 1991년부터 협약 채택을 논의하여 2003년 협약의 초안을 마련하고 이번 회의에서 채택했다.

한편, 해양수산부 관계자는 “협약 발효가 예상되는 2009년에는 밸러스트수 처리설비의 설치대상 선박이 세계적으로 약4만5,000척이 될 것으로 예상된다”며 “국내 기자재업체들이 밸러스트수 처리설비를 개발하여 그 효용성을 입증한다면 수입 대체효과는 물론 세계 1위 조선국으로서 위상을 더 높일 수 있을 것”이라고 말했다.

해사채권협약 개정의정서 5월 발효

선주책임한도액 약 2.5배
인상

해사채권책임제한협약
96개정의를정서가 올해 5월

부터 발효됨에 따라 대형선의 경우 선주의 책임 한도액이 약 2.5배 인상되는 등 해운업계의 부담이 가중될 것으로 예상되고 있다.

지난 1976년에 채택된 해사채권책임제한협약(이하 76LLMC)의 '96년 개정의정서가 지난 2월 13일 말타가 10번째로 개정의정서에 비준함에 따라 90일 이후인 5월 13일부터 발효된다.

그동안 개정의정서에 비준한 국가는 호주, 독일, 영국, 핀란드, 덴마크, 통가, 러시아, 시에라리온, 노르웨이 등 9개국에 그쳐 발효가 지연되어 왔으나, 이번 말타가 비준함으로써 시행에 들어간다.

이번 개정의정서 발효로 대형선의 경우 선주의 책임한도액이 약 2.5배 인상된다. 총톤수 3만톤인 선박이 종전 76협약에 의한 책임한도가 인적손해인 경우 1,057만SDR, 물적손해인 경우 509만SDR이었으나, '96개정의를정서 발효에 따라 책임한도가 인적손해의 경우 2,440만SDR, 물적손해인 경우 1,220만SDR로 각각 2.4배 인상된다.

또한 금번 개정의정서 발효로 책임한도 인상에 대한 묵시수락제도가 도입되는데, IMO 법률위원

회에서 심의한 후 인상안을 채택하고 명시적 반대 의사가 없는 한, 회원국이 찬성한 것으로 간주하는 제도로써 앞으로는 발효요건 때문에 책임한도액 인상시점이 지연되는 일이 없을 것으로 보인다.

현행 상법은 76 LLMC의 내용을 수용하고 있으며, 향후 사고처리와 관련하여 준거법 협의시 주의가 요구되고 있다. 2월말 현재 ISDR은 1.5달러이다.

IMO, 해난사고 선원 처벌에 반대

사무총장, 선원 범죄인 취급해선 안돼

최근 들어 유럽연합을 중심으로 해난사고를 일으킨 선사는 물론 사고와 관련된 선원과 선급까지 처벌하는 법안이 검토되고 있는 가운데 IMO의 에피시미우스 미트로폴로스(Mitropoulos) 사무총장은 최근 호주에서 열린 해운산업 컨퍼런스에 참석, 연설하는 자리에서 사고선박의 선원을

억류하고 처벌하는 것에 대해 매우 우려한다고 밝혔다.

그는 오염사고를 일으킨 선원 개개인을 범죄인으로 몰아가는 최근의 움직임에 대해서도 강도 높게 비판하고, 유엔 해양법 협약은 사고가 선원의 과실로 발생한 경우에 대해서만 금전적인 재제조치를 취할 수 있는 것으로 규정하고 있다면서 현재 나타나고 있는 선원처벌행위가 일반적인 관행으로 굳어지기 전에 당장 그만 두어야 한다고 거듭 강조했다.

미트로폴로스 사무총장은 또 현재 IMO가 직면한 가장 현안의 하나는 회원국의 단결을 유지하고, 해운정책에 관한 다자간 합의를 지속적으로 지켜나가는 것이라고 밝히고, 선사들이 각각 다른 기준과 차별적인 요건이 난마처럼 얽혀있는 협수로를 아무런 문제 없이 통항하기를 기대하는 것은 사실상 거의 실현이 불가능하다고 지적했다.



ILO

International Maritime Organization

ILO, 여성인력으로 선원인력 대처해야 보고서 통해 여성인력의 중요성 강조

ILO는 최근 발표한 보고서를 통해 전세계 선원

인력 감소를 여성인력으로 충원하여 대처해야 할 것이라고 지적했다.

한국해양수산개발원의 '지구촌 해양수산' 최근호에 따르면, ILO가 최근 발표한 보고서는 선원연구기관인 Seafarers

International Research Centre(SIRC)와 함께 연구작업을 수행했다.

이러한 여성인력에 대한 중요성은 과거에도 지적된 바 있는데, 1997년 IMO는 여성인력이 전 세